

**ANALISA MENURUNNYA KINERJA CREW MESIN DI
MV. GLOVIS DIAMOND**



SKRIPSI

Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar

Sarjana Terapan Pelayaran

Disusun Oleh:

KUKUH MARTANA RINO

NIT. 52155834 T.

PROGRAM STUDI TEKNIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

HALAMAN PERSETUJUAN
ANALISA MENURUNNYA KINERJA CREW MESIN DI
MV. GLOVIS DIAMOND

Disusun Oleh:

KUKUH MARTANA RINO
NIT. 52155834 T

Telah disetujui dan diterima selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, Juli 2019



Dosen Pembimbing I
Materi

H. MUSTOLIQ, M.M., M.Mar.E
Pembina (IV/a)
NIP. 19650320 199303 1 002

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan penulisan

Capt. FIRDAUS SITEPU, S.ST., Msi., M.Mar
Penata Muda/Tingkat I (III/b)
NIP. 19780227 200912 1 002

Mengetahui
Ketua Program Studi Teknika

H. AMAD NARTO, M.Pd, M.Mar.E
Pembina (IV/a)
NIP. 19641212 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN


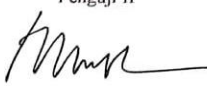

ANALISA MENURUNNYA KINERJA *CREW* MESIN DI MV. GLOVIS DIAMOND

DISUSUN OLEH :

KUKUH MARTANA RINO

NIT. 52155834 T

Telah diuji dan disahkan oleh Dewan Penguji serta dinyatakan lulus
dengan nilai Pada tanggal, 2019

 Penguji I ABDISENO, M.Si Penata Tk. I (III/d) NIP. 19710421 199903 1 002	 Penguji II H. MUSTOLIQ, M.M., M.Mar.I Pembina (IV/a) NIP. 19650320 199303 1 002	 Penguji III BUDI JOKO RAHARJO, M.M. Penata Tk. I (III/d) NIP. 19740321 199808 1 001
--	--	---



Dikukuhkan Oleh:

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc., M.Mar.
Pembina Tk. I (IV/a)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : KUKUH MARTANA RINO

NIT : 52155834 T

Program Studi : TEKNIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “Analisa Menurunnya Kinerja *Crew* Mesin di MV. Glovis Diamond” adalah benar hasil karya saya sendiri bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 04 Juli 2019

Penulis,



KUKUH MARTANA RINO
NIT. 52155834 T

HALAMAN MOTTO

- Allah SWT adalah Dzat yang Maha Adil dan Maha Mulia, siapa hamba yang berusaha dan berdoa secara lebih tentu dialah yang akan mendapat karunia yang lebih dari-Nya, maka sesungguhnya sukses adalah usaha dan doa kita.
- Hidup adalah proses menuju kematian, maka beruntunglah bagi orang yang mengisi masa hidupnya untuk bekal menuju kematian.
- Maju terus pantang mundur untuk menggapai cita-cita dan buatlah dirimu tetap selalu semangat dan tersenyum walaupun dihadapi sesuatu yang sulit.
- Kebahagiaan tidak dapat dikejar, kebahagiaan justru mengejar siapapun yang memberikannya kepada orang lain.
- Kesetiaan, kejujuran, dan kepercayaan adalah kunci dari kebahagiaan hidup.
- Bila kita di siang hari jangan tunggu malam hari, jika kita di malam hari jangan tunggu esok hari, karena tidak ada jaminan kita bisa hidup sepanjang hari, maka jadikan setiap kesempatan untuk kita melakukan yang terbaik dalam hidup kita.

HALAMAN PERSEMBAHAN

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT yang senantiasa memberikan hidayah dan inayah-Nya sehingga skripsi ini dapat diselesaikan. Skripsi ini saya persembahkan kepada :

1. Kedua orang tuaku, Ibunda Nuripah dan Ayahanda Edy Maryono yang sangat saya sayangi dan saya banggakan, terima kasih atas perjuangan dan kasih sayang yang tidak terbatas dan doa serta restunya.
2. Semua anggota keluarga yang telah memberikan dorongan, doa dan semangat selama ini.
3. Seluruh teman-teman angkatan LII, seniorku Angkatan LI dan adik-adikku Angkatan LIII, LIV, LV terima kasih atas kerjasamanya.
4. Seluruh *crew* kapal MV. Glovis Diamond yang telah membimbing serta memberikan banyak ilmu dan pengalaman selama saya melaksanakan praktek laut.
5. Serta seluruh orang yang telah membantu dan menyemangati dalam tindakan, ucapan, dan doanya yang tidak bisa saya sebut satu persatu.

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat dan hidayahnya, penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Analisa Menurunnya Kinerja *Crew* Mesin di MV. Glovis Diamond”. Skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) di bidang keteknikaan pada program Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menyusun berdasarkan pengalaman penulis yang diperoleh selama melaksanakan praktek laut di atas kapal selama satu tahun penuh di kapal MV. Glovis Diamond, dari perkuliahan, serta dari buku referensi yang berhubungan dengan penulisan skripsi ini.

Dalam penulisan skripsi ini, mungkin masih banyak terdapat kekurangan baik dalam teknik penulisan maupun keterbatasan pengetahuan yang penulis miliki, oleh sebab itu maka kami harapkan kritik dan saran dari pembaca.

Penulis menyadari bahwa dalam proses penyusunan skripsi ini tidak akan selesai dengan baik tanpa adanya bantuan bimbingan dan motivasi dari berbagai pihak. Untuk itu penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat:

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak H. Amad Narto, M.Pd., M.Mar.E selaku Ketua Program Studi Teknik Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Mustholiq, M.Mar.E selaku dosen pembimbing I materi.

4. Bapak Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si., M.Mar selaku dosen pembimbing II metode penulisan.
5. Bapak dan Ibu Dosen serta seluruh Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. PT. Korin Global Mandiri yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melaksanakan praktek dan penelitian di atas kapal.
7. Seluruh crew kapal MV. Glovis Diamond yang telah membantu penulis dalam melaksanakan penelitian.
8. Serta semua rekan-rekan yang telah membantu memberikan motivasi, masukan, dan saran yang sangat bermanfaat untuk terciptanya skripsi ini.

Penulis berharap semoga skripsi ini dapat menambah dan dapat bermanfaat bagi dunia penelitian, pelayaran, dan pembaca.

Semarang, ⁰⁴ Juli 2019

Penulis,



KUKUH MARTANA RINO
NIT. 52155834 T

DAFTAR ISI

Halaman Judul.....	i
Halaman Persetujuan.....	ii
Halaman Pengesahan	iii
Halaman Pernyataan.....	iv
Halaman Motto.....	v
Halaman Persembahan.	vi
Kata Pengantar	vii
Daftar Isi.....	ix
Daftar Gambar.....	xi
Daftar Tabel	xii
Daftar Lampiran	xiii
Abstraksi	xiv
Abstract	xv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah.....	4
C. Tujuan Penelitian.....	4
D. Manfaat Penelitian.....	5
E. Sistematika Penelitian	5
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	8
C. Kerangka Pikir.....	20

BAB III	METODE PENELITIAN	
	A. Waktu dan Tempat Penelitian	22
	B. Jenis Data	23
	C. Metode Pengumpulan Data	24
	D. Teknik Analisis Data.....	27
BAB IV	ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
	A. Gambaran Umum	37
	B. Analisa Hasil Penelitian	40
	C. Pembahasan	50
BAB V	PENUTUP	
	A. Simpulan	68
	B. Saran	69
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN-LAMPIRAN		
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian	21
Gambar 3.1 Prinsip kerja metode <i>fault tree analysis</i>	29
Gambar 4.1 <i>working hour</i>	38
Gambar 4.2 Daftar gangguan kinerja permesinan didalam hari	39
Gambar 4.3 <i>working hour</i>	45
Gambar 4.4 UMA <i>checklist</i>	49
Gambar 4.5 Pohon kesalahan menurunnya kinerja <i>crew</i>	50
Gambar 4.6 <i>working hour</i>	51
Gambar 4.7 UMA <i>checklist</i>	54
Gambar 4.8 Daftar gangguan kinerja permesinan didalam hari	55
Gambar 4.9 <i>Level transmitter</i> yang berada diluar ruangan	56
Gambar 4.10 <i>Level transmitter</i> terdapat air	57
Gambar 4.11 pohon kesalahan <i>top event B</i>	57
Gambar 4.12 Penyebab menurunnya kinerja <i>crew</i> mesin	61

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1	Tabel <i>Crew list</i>	37
Tabel 4.2	Tabel <i>Discharged and Loading</i> MV. Glovis Diamond	52
Tabel 4.3	Tabel Terjadinya gangguan	58
Tabel 4.4	Tabel <i>Discharged and Loading</i> MV. Glovis Diamond	60
Tabel 4.5	Tabel kebenaran	62



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	01	Ship Particular
Lampiran	02	Crew List
Lampiran	03	-Wawancara 1 -Wawancara 2 -Wawancara 3 -Wawancara 4
Lampiran	04	Arsip kapal <i>Loading and Discharger</i>
Lampiran	05	Foto-foto UMA Checklist
Lmpiran	06	Monitor <i>Working Station</i>
Lampiran	07	Monitor <i>Engineer Duty</i>
Lampiran	08	Daftar alarm
Lampiran	09	<i>Working Hours</i>

ABSTRAKSI

Kukuh Martana Rino, 2019, NIT: 52155834 T, “*Analisa menurunnya kinerja crew mesin di MV. Glovis Diamond*”, skripsi Program Studi Teknika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: H. Mustholiq, M.M., M.Mar.E, Pembimbing II: Capt. Firdaus Sitepu, S.ST, M.Si, M.Mar.

Kinerja adalah gambaran mengenai tingkat pencapaian pelaksanaan suatu program kegiatan atau kebijakan dalam mewujudkan sasaran, tujuan, visi dan misi organisasi yang dituangkan melalui perencanaan strategi suatu organisasi. Namun fenomena sekarang ini, banyak *crew* mesin yang mengalami penurunan kinerja yang disebabkan berbagai alasan, salah satunya adalah tidak efektivitasnya penerapan *unmanned system*.

Metode penelitian yang penulis gunakan dalam penyusunan skripsi ini adalah metode penelitian deskriptif kualitatif dengan menggunakan pendekatan *fault tree analysis* (FTA) sebagai teknik analisis data. Fault tree analisis adalah suatu teknik yang digunakan untuk mengidentifikasi resiko-resiko yang menjadi peran terhadap terjadinya kegagalan dengan pendekatan yang bersifat top down, yang diawali dengan asumsi kegagalan atau kerugian dari kejadian puncak (top event) kemudian mencari sebab-sebab suatu top event sampai pada suatu kegagalan dasar (root cause) dengan menggunakan teknik analisis data ini penulis bertujuan mencari faktor penyebab menurunnya kinerja crew mesin MV. Glovis Diamond sampai pada kegagalan dasar (basic event). Setelah kegagalan tersebut ditemukan maka akan dicari dampak dan upaya yang harus dilakukan sehingga kinerja crew mesin meningkat.

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan penulis, dapat disimpulkan bahwa menurunnya kinerja *crew* mesin di MV. Glovis Diamond disebabkan oleh, 1) Kurang efektivnya penerapan *unmanned system*, 2) Terjadinya gangguan pada kinerja permesinan dimalam hari, 3) Banyaknya *manouver*. Untuk mencegah faktor-faktor tersebut dapat dilakukan dengan mengubah dinas jaga *unmanned system* dengan dinas jaga konvensional 4 jam, aktif melakukan pengecekan terhadap semua permesinan yang beroperasi, dan memberikan jam istirahat sebelum melakukan *manouver*.

Kata Kunci: *crew, unmanned system, fault tree analysis, manouver*

ABSTRACT

Kukuh Martana Rino, 2019, NIT: 52155834 T, “*Analysis decreased performance of engine crew in MV. Glovis Diamond*”, Thesis of Engineering Study Program, Diploma IV Program, Merchant Marine Polytechnic of Semarang, Advisor I: H. Mustholiq, M.M., M.Mar.E, Pembimbing II: Capt. Firdaus Sitepu, S.ST, M.Si, M.Mar

Performance is a picture of the level of achievement of the implementation of a program of activities or policies in realizing the goals, objectives, vision and mission of the organization as outlined through an organization's strategic planning. But the current phenomenon is many engine crew are a decreased in performance due to various reasons, one of which is the ineffectiveness of the application *unmanned system*.

The research method that researcher uses in the preparation of this paper is a qualitative descriptive research method by using a fault tree analysis (FTA) approach as a data analysis technique. Fault tree analysis (FTA) is a technique that used to identify risks that are the role of failure with a top down approach, which begins with the assumption of failure or loss from the top event and then details the causes of a top event arrived at a root cause by using this data analysis technique. The research aimed to find out the causes of decreased performance of engine crew in MV. Glovis Diamond until to the basic event. After the failure is found, the effects and efforts must be sought so that the performance of engine crew optimally.

Based on the result of the research conducted by the research, it can be conclude that the decreased performance of engine crew in MV. Glovis Diamond is caused by, 1) less effective implementation of the unmanned system, 2) disruption of machinery performance at night time 3) lots of maneuver. To prevent these factors can be done by changed the unmanned system duty to conventional duty 4 hour, actively checking all operating machinery and providing rest hour before maneuvering.

Key word : *crew, unmanned system, fault tree analysis, manouver*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Setiap perusahaan mempunyai tujuan untuk dapat hidup berkembang dengan cara mengatasi tantangan baik dari lingkungan eksternal dan internal. Lingkungan yang mempengaruhi sifat perusahaan selalu berubah. Oleh karena itu, perusahaan memerlukan suatu pola pengaturan dan pengolahan jam kerja untuk menghasilkan kinerja *crew* yang terarah dan terpadu sehingga akan tercapai tujuan perusahaan tersebut apabila memiliki sumber daya manusia yang berkualitas dalam pekerjaannya.

Pada dasarnya perusahaan bukan saja mengharapkan *crew* yang mampu dan terampil, tetapi yang penting mereka mau giat bekerja dan berkeinginan untuk menghasilkan kerja yang optimal. Kemampuan dan ketrampilan *crew* tidak ada artinya bagi perusahaan jika mereka tidak mau bekerja keras dengan mempergunakan kemampuan dan ketrampilan yang dimiliki. Oleh karena itu, kinerja yang stabil dan meningkat yang diharapkan oleh perusahaan agar program-program kerja dari *chief engineer* dapat diselesaikan tepat waktu.

Yang diharapkan dari perusahaan, kinerja *crew* yang stabil dan terus meningkat dengan terselesaikan semua pekerjaan yang ada. Pekerjaan yang ada di kamar mesin sudah memiliki jadwal untuk diselesaikan dan diganti dengan pekerjaan yang baru sesuai dengan *plan managing system* atau PMS, hal ini didukung dengan kinerja *crew* yang stabil dan meningkat.

Pada tanggal 10 Oktober 2017 pada saat kapal melakukan *maneuvering* untuk sandar di pelabuhan younghung. Tepat pukul 02.00 dini hari saat itu Masinis 3 diperintah oleh *Chief engineer* untuk mematikan sistem operasi *fresh water generator*. Pada saat itu kapal melakukan perjalanan dari *vostochny* menuju younghung, Masinis 3 memiliki tanggung jawab terhadap permesinan bantu *fresh water generator* diperintah untuk mematikan sistem operasi *fresh water generator*.

Pada saat Masinis 3 mematikan sistem operasi *fresh water generator*, semua *crew* mesin tidak mengetahui keberadaan Masinis 3, pada saat itu semua *crew* mesin mencari Masinis 3. Setelah melakukan pencarian pada pukul 02.30 – 02.45 dan membunyikan *alarm* untuk memanggil Masinis 3, akhirnya Masinis 3 ditemukan oleh *chief engineer* disamping *fresh water generator* dalam keadaan tertidur. Masinis 3 tertidur selama 45 menit, setelah kejadian ini Masinis 3 mendapat teguran dari *chief engineer* untuk tidak tertidur lagi pada saat bekerja di kamar mesin, *chief engineer* juga menyadari adanya kelelahan fisik yang dialami oleh Masinis 3 sehingga *chief engineer* memberikan teguran kepada Masinis 3, dalam hal lain *chief engineer* juga mengkhawatirkan mengenai dampak terhadap permesinan di kapal khususnya *fresh water generator* yang masih berjalan pada saat kapal sudah *stop engine*, hal ini berdampak pada evaporator yang ada di *fresh water generator*. Evaporator tersebut masih mengalir air pendingin dari *main engine cylinder head*, apabila di biarkan lama-kelamaan pendingin dari *main engine cylinder head* temperaturnya akan turun dan berdampak

buruk pada *cylinder head*. Pada saat itu temperatur air pendingin *main engine cylinder head* 50 °C, normalnya 75-90°C.

Kejadian kedua pada tanggal 1 februari 2018 saat kapal telah selesai melakukan *manouvering* dan keadaan kapal sudah *run up engine* berangkat dari pelabuhan yeounghung menuju vanino, pada pukul 01.00 dini hari Masinis 3 sebagai masinis yang bertanggung jawab terhadap boiler mendapat tugas dari *Chief engineer* untuk mematikan sistem operasi dari boiler. Pada saat Masinis 3 melakukan tugas tersebut, Masinis 3 tidak kembali ke *control room* sampai pukul 01.30 dini hari dan terjadi kenaikan *pressure* dari boiler *pressure*. Normal *Pressure* pada boiler 6 – 8 Kg, selama 30 menit kenaikan *pressure* boiler menjadi 8,5 Kg. Pada saat itu Masinis 1 yang pertama mengetahui hal tersebut langsung menuju ke samping boiler dan mematikan sistem operasi dari boiler tersebut.

Tidak diketahui keberadaan Masinis 3, semua *crew* mesin melakukan pencarian ke samping boiler dan ditemukan oleh Masinis 1 di samping panel boiler. Dari kejadian ini Masinis 3 mendapat teguran dari *chief engineer*. Hal ini berdampak terhadap boiler, jika hal ini dibiarkan lambat laun boiler akan mengalami kerusakan.

Dari kejadian ini, penulis ingin menganalisa mengenai faktor penyebab menurunnya kinerja *crew* mesin, dampak dari menurunnya kinerja *crew* mesin dan apa upaya yang dilakukan untuk menanggulangi hal tersebut. Berdasarkan

dari pengalaman tersebut yang dialami oleh penulis, penulis ingin membahas tentang menurunnya kinerja *crew* mesin di MV. Glovis Diamond.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas serta terdapat perbedaan antara teori dan masalah yang terjadi maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul. **“Analisa Menurunnya Kinerja Crew Mesin di MV. Glovis Diamond”**

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, pengalaman penulis saat praktek di laut dan beberapa kejadian yang pernah penulis alami di atas MV. Glovis Diamond, maka penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Faktor apa saja yang menyebabkan menurunnya kinerja *crew* mesin di MV. Glovis Diamond?
2. Dampak apa yang terjadi dari menurunnya kinerja *crew* mesin di MV. Glovis Diamond?
3. Upaya apa yang dilakukan untuk meningkatkan kinerja *crew* mesin di MV. Glovis Diamond?

C. Tujuan Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini, penulis mempunyai tujuan yang ingin dicapai, yaitu sebagai berikut

1. Untuk mengetahui faktor penyebab dari menurunnya kinerja *crew* mesin di MV. Glovis Diamond.

2. Untuk mengetahui dampak dari menurunnya kinerja *crew* mesin di MV. Glovis Diamond.
3. Untuk mengetahui bagaimana upaya yang dilakukan MV. Glovis Diamond untuk mengatasi menurunnya kinerja *crew* mesin sehingga dapat meningkatkan kinerja *crew* mesin.

D. Manfaat Penelitian

Terdapat beberapa manfaat yang didapatkan dari pelaksanaan penelitian ini, yaitu :

1. Manfaat secara teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah ilmu pengetahuan faktor menurunnya kinerja *crew* mesin kapal, sehingga dapat menambah khasanah keilmuan di dunia.

2. Manfaat secara praktis

Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran atas penanganan terhadap penurunan kinerja *crew* mesin kapal, terutama di MV. Glovis Diamond.

E. Sistematika Penulisan

Adapun sistematika penulisan ini di bagi menjadi lima bab, dimana masing-masing bab saling berkaitan satu sama yang lainnya sehingga akan mempermudah pembaca memahami sistematika dan mengetahui pokok-pokok permasalahan dan bagian-bagiannya sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini terdiri dari latar belakang, perumusan masalah, pembatasan, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

Latar belakang berisi tentang alasan pemilihan judul dan pentingnya judul skripsi dan diuraikan pokok-pokok pikiran tentang judul yang dipilih. Perumusan masalah adalah uraian masalah yang diteliti. Tujuan penelitian berisi tujuan spesifik yang ingin di capai melalui kegiatan penelitian. Manfaat penelitian berisi uraian tentang manfaat yang di peroleh dari hasil penelitian bagi pihak-pihak yang berkepentingan. Batasan masalah berisi tentang batasan-batasan dari pembahasan masalah yang akan diteliti.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini terdiri dari tinjauan pustaka, kerangka pikir penelitian. Tinjauan pustaka berisi teori atau pemikiran serta konsep yang melandasi judul penelitian. Kerangka pikir penelitian merupakan pemaparan karangka berfikir penelitian secara kronologis dalam menjawab atau menyelesaikan pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori dan konsep.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini terdiri dari waktu dan tempat penelitian, data yang di perlukan, metode pengumpulan data dan teknik analisis data. Waktu dan tempat penelitian menerangkan lokasi dan waktu dimana dan kapan penelitian dilakukan. Metode pengumpulan data merupakan cara yang dipergunakan untuk mengumpulkan data yang dibutuhkan. Teknik analisis data berisi mengenai alat dan cara analisis data yang digunakan dan pemilihan alat dan cara analisis harus konsisten dengan tujuan penelitian.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini terdiri dari gambaran umum obyek penelitian, analisis hasil penelitian dan pembahasan masalah. Gambaran umum obyek penelitian adalah

gambaran umum mengenai suatu obyek yang diteliti. Analisis hasil penelitian merupakan bagian inti dari skripsi dan berisi pembahasan mengenai hasil-hasil penelitian yang di peroleh.

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini terdiri dari simpulan dan saran. Simpulan adalah hasil pemikiran deduktif dari hasil penelitian. Pemaparan kesimpulan dilakukan secara kronologis, jelas dan singkat, bukan merupakan pengulandang dari bagian pembahasan hasil pada bab IV. Saran merupakan sumbangan pemikiran penelitian terhadap upaya pemecahan masalah.



BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

Pada tinjauan pustaka dilakukan untuk mempermudah pembahasan mengenai permasalahan yang diangkat oleh penulis selama melakukan praktek laut diatas kapal, maka perlu adanya kajian terhadap teori sebagai pembahasan dan pemecahan masalah.

1. Pengertian Analisa

Tujuan dari analisis adalah untuk memecahkan sesuatu kedalam bagian-bagian yang saling berkaitan satu sama lainnya, yang dimana analisa sendiripun berasal dari kata Yunani kuno "*analisis*" yang memiliki arti melepaskan. Analisis terbentuk dari 2 (dua) suku kata yaitu "*ana*" yang berarti kembali dan "*luain*" yang berarti melepas. Sehingga pengertian analisa atau analisis yaitu suatu usaha dalam mengamati secara detail pada suatu hal ataupun benda dengan cara menguraikan komponen-komponen pembentuknya atau menyusun komponen tersebut untuk dikaji lebih lanjut. Kata analisa atau analisis banyak digunakan dalam berbagai bidang ilmu pengetahuan baik itu ilmu bahasa alam dan ilmu sosial. Di dalam semua kehidupan ini sesungguhnya semua dapat di analisa, hanya saja cara serta metode analisisnya berbeda-beda pada bagian kehidupan, dan untuk mengkaji suatu permasalahan dikenalkan dengan suatu metode yang disebut dengan metode ilmiah.

Menurut wiradi (2009 : 20) analisis merupakan sebuah aktivitas yang memuat kegiatan memilah, mengurai, membedakan sesuatu untuk

digolongkan dan dikelompokkan menurut kriteria tertentu lalu dicari, ditaksir maknanya dan kaitannya.

Menurut Komaruddin (2001 : 53) analisis merupakan suatu kegiatan berfikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengenal tanda-tanda komponen hubungan satu sama lain dan fungsi masing-masing dalam satu keseluruhan terpadu.

Berdasarkan pengertian di atas yang dimaksud dengan analisis adalah sebuah aktivitas yang memuat kegiatan memilah, mengurai, membedakan sesuatu untuk digolongkan dan dikelompokkan menurut kriteria tertentu lalu dicari, ditaksir maknanya sehingga dapat mengenal tanda-tanda komponen hubungan satu sama lain.

2. Kinerja

Kinerja seorang *crew* didalam suatu organisasi tentunya tidak terlepas dari kepribadian, kemampuan serta motivasi *crew* tersebut dalam menjalankan tugas dan pekerjaannya tentunya tidak terlepas dari motivasi yang ada dalam diri *crew* tersebut, dan motivasi *crew* tersebut akan terlihat dari aktifitas-aktifitas yang dilakukannya dalam melaksanakan tugas dan pekerjaannya didalam organisasi. *Crew* merupakan aset yang paling penting dalam suatu perusahaan karena *crew* memiliki peranan sebagai subyek pelaksanaan kebijakan dan kegiatan operasional sebuah perusahaan. Setiap organisasi haruslah memperhatikan dan memberdayakan *crew* yang dimilikinya dengan baik agar organisasi dapat berkembang. Suatu organisasi perusahaan didirikan karena mempunyai tujuan tertentu yang ingin dan harus dicapai. Dalam mencapai tujuannya

setiap organisasi dipengaruhi oleh perilaku seluruh bagian organisasi tersebut. Salah satu kegiatan yang paling lazim dilakukan dalam organisasi adalah kinerja *crew*, yaitu bagaimana ia melakukan segala sesuatu yang berhubungan dengan suatu pekerjaan atau peranan dalam organisasi. Pengertian kinerja atau *performance* merupakan gambaran mengenai tingkat pencapaian pelaksanaan suatu program kegiatan atau kebijakan dalam mewujudkan sasaran, tujuan, visi dan misi organisasi yang dituangkan melalui perencanaan strategi suatu organisasi.

Arti kata kinerja berasal dari kata-kata *job performance* dan disebut juga *actual performance* atau prestasi kerja yang telah dicapai oleh seorang tenaga kerja.

Sedangkan menurut Moeherion (2010:11) pengertian kinerja tenaga kerja atau definisi kinerja yang dapat dicapai oleh seseorang atau kelompok seorang dalam suatu organisasi baik secara kualitatif maupun secara kuantitatif, sesuai dengan kewewenangan, tugas dan tanggung jawab masing-masing dalam upaya mencapai tujuan organisasi bersangkutan secara legal, tidak melanggar hukum dan sesuai dengan moral ataupun etika.

Kinerja atau *performanc* merupakan gambaran mengenai tingkat pencapaian suatu pelaksanaan suatu program kegiatan atau kebijakan dalam mewujudkan sasaran, tujuan, visi dan misi organisasi yang dituangkan melalui perencanaan suatu strategi organisasi. Menurut Sedarmayanti (2011:260) dalam bukunya “Sumber Daya Manusia”

mengungkapkan bahwa “Kinerja merupakan terjemahan dari *performance* yang berarti hasil kerja seseorang pekerja, sebuah proses manajemen atau suatu organisasi secara keseluruhan, dimana hasil kerja tersebut harus dapat ditunjukkan buktinya secara konkrit dan dapat diukur (dibandingkan dengan standar yang telah ditentukan).

Menurut Wibowo (2010:7) mengemukakan bahwa “kinerja adalah tentang melakukan pekerjaan dan hasil yang dicapai dari pekerjaan tersebut.”

a. Indikator Kinerja

Dalam bahasanya terdapat pembahasan untuk indikator kerja seperti yang di kemukakan oleh Anwar Prabu Mangkunegara (2009:75), yaitu :

- 1). Kualitas kerja adalah seberapa baik seorang tenaga kerja mengerjakan apa yang seharusnya dikerjakan.
- 2). Kuantitas kerja adalah seberapa lama seorang tenaga kerja bekerja dalam satu harinya. Kuantitas kerja ini dapat dilihat dari kecepatan kerja setiap tenaga kerja itu masing-masing.
- 3). Pelaksanaan tugas adalah seberapa jauh karyawan mampu melakukan pekerjaannya dengan akurat atau tidak ada kesalahan.
- 4). Tanggung jawab terhadap pekerjaan adalah kesadaran akan kewajiban tenaga kerja untuk melaksanakan pekerjaan yang diberikan perusahaan.

b. Evaluasi Kinerja

Sebagian besar metode evaluasi kinerja bertujuan meminimalisir resiko dan permasalahan yang terjadi pada organisasi.

Beberapa metode yang dapat dipertimbangkan perusahaan untuk melakukan evaluasi kinerja bagi karyawannya adalah sebagai berikut :

1). Standar untuk kerja

Standar untuk kerja, karyawan hadir dan pulang tepat waktu, pegawai bersedia bilamana diminta untuk lembur, pegawai patuh pada atasan.

2). *Critical Incident Technique*

Critical Incident Technique adalah penilaian yang didasarkan pada perilaku khusus yang dilakukan di tempat kerja, perilaku yang baik maupun yang buruk. Penilaian dilakukan melalui observasi langsung ke tempat kerja, kemudian mencatat perilaku-perilaku kritis yang tidak baik dan mencatat tanggal dan waktu terjadinya peristiwa tersebut.

3). Penilaian diri sendiri

Penilaian diri sendiri adalah penilaian karyawan untuk dirinya sendiri dengan harapan karyawan dapat mengidentifikasi aspek-aspek perilaku kerja yang perlu diperbaiki. Metode ini disebut pendekatan masa depan sebab karyawan akan memperbaiki diri dalam rangka melakukan tugas-tugas untuk masa yang akan datang dengan lebih baik.

4). *Management By Objective (MBO)*

Adalah sebuah program manajemen yang mengikutsertakan karyawan dalam proses pengambilan untuk menentukan tujuan-tujuan yang dicapai. Efisiensi suatu organisasi tergantung pada

baik buruknya pengembangan tenaga kerja organisasi itu sendiri. Didalam perusahaan yang bertujuan mencari keuntungan dapat dicapai dengan baik jika tenaga kerjanya dilatih dengan baik.

Pelatihan yang diberikan kepada tenaga kerja akan mendorong para tenaga kerja bekerja lebih giat. Hal ini disebabkan karena para tenaga kerja telah mengetahui dengan baik tugas dan tanggung jawabnya. Pihak perusahaan setidaknya mengeluarkan sejumlah biaya untuk keperluan latihan tenaga kerja, sebab hal ini merupakan suatu investasi bagi perusahaan.

c. Manfaat evaluasi kinerja

Menurut Ike Kusdyah Rachmawati dalam bukunya “Manajemen Sumber Daya Manusia”, penilaian prestasi (kinerja) adalah proses dimana organisasi menilai atau mengevaluasi prestasi kerja pekerjanya. Adapun manfaat evaluasi kinerja sebagai berikut :

1). Meningkatkan prestasi tenaga kerja

Dari hasil kerja, dapat diketahui masalah dan produktivitas mereka dalam bekerja. Dengan demikian, karyawan dapat memperbaiki atau meningkatkan kinerja mereka.

2). Pelatihan dan pengembangan

Hasil evaluasi dapat diketahui oleh manajer, dimana manajer melihat apakah program pelatihan diperlukan atau tidak. Hasil yang pasif atau negative tidak menjadikan acuan pemberian pelatihan, karena pelatihan selalu dibutuhkan guna penyegaran bagi karyawan.

3). Jenjang karir

Dari hasil evaluasi kerja, manajer dapat menyusun jalur karir karyawan sesuai dengan prestasi yang telah ditunjukkan karyawan.

3. **Crew atau Awak Kapal**

Menurut Undang-Undang RI No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 40, “Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji”. Semua posisi di kapal dari Kapten sampai Messboy adalah awak kapal. 12 Dalam ayat 41 disebutkan bahwa “Nahkoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, dan pada ayat 42 Nahkoda cukup di istimewa oleh Undang-Undang Negara yang berbunyi, “Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nahkoda”. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa *crew* atau awak kapal adalah seseorang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji yang dibagi menjadi dua bagian kedudukan yaitu perwira kapal dan Anak Buah Kapal (ABK) sebagai berikut:

a. Perwira

- 1). Perwira kapal, terdiri dari Captain, Chieff Officer, Second Officer, dan Third Officer untuk bagian deck. Sedangkan untuk bagian

engine adalah Chief Engineer, First Engineer, Second Engineer, Third Engineer.

- 2). Anak Buah Kapal, terdiri dari Bosun, Able Seaman (AB), Ordinary Seaman (OS), Mess Boy, Chief Cook untuk bagian deck. Sedangkan untuk bagian engine adalah Oiler dan Wiper.

b. Persyaratan.

Berdasarkan Standart Operating Procedure (SOP) PT. Korin Global Mandiri, persyaratan untuk menjadi seorang crew kapal, yaitu:

- 1). Untuk bagian deck harus memiliki Seaman Book, Passpor, Operator Radio Umum (ORU), Yellow Book, Basic Safety Training (BST), Survival Craft & Resque Boats (SCRB), Advanced Fire Fighting (AFF), Medical First Aid (MFA), Medical Care (MC), RADAR, ARPA, Electronic Chart Display and Information System (ECDIS), Global Maritime Distress dan 13 Keselamatan Sistem (GMDSS), Ship Security Officer (SSO), Bridge Resource Management (BRM), Security Awarness Training (SAT), Seafarers with Designated Security Duties (SDSD) dan Ijazah Pelaut. Kelengkapan sertifikat menyesuaikan tingkat jabatan.
- 2). Untuk bagian *engine* harus memiliki Seaman Book, Passpor, Yellow Book, Basic Safety Training (BST), Survival Craft & Resque Boats (SCRB), Advanced Fire Fighting (AFF), Medical First Aid (MFA), Medical Care (MC), Engine Romm Management

(ERM), Security Awareness Training (SAT), Seafarers with Designated Security Duties (SDSD) dan Ijazah Pelaut. Kelengkapan sertifikat menyesuaikan tingkat jabatan.

c. Tugas dan tanggung jawab pada *Engine*, adalah:

1). *Chief Engineer*

- a) Memastikan bahwa semua personil departemen mesin dibiasakan dengan prosedur yang relevan.
- b) Mengeluarkan perintah yang jelas dan ringkas untuk insinyur dan lain-lain di departemen mesin.
- c) Menyesuaikan jam tangan ruang mesin untuk memastikan bahwa semua menonton penjaga cukup beristirahat dan cocok untuk tugas.
- d) Pastikan bahwa awak departemen mesin menjaga disiplin, kebersihan dan mengikuti praktek kerja yang aman.
- e) Evaluasi junior dan laporan kinerja kepada Nahkoda.
- f) Mengidentifikasi potensi bahaya yang berhubungan dengan operasi mesin dan bertindak sesuai untuk menghilangkan mereka.

2). *First Engineer*

- a) Mengatur kegiatan pemeliharaan dan berkonsultasi dengan Chief Enginer.
- b) Mengalokasikan pemeliharaan dan perbaikan untuk insinyur, dan mengawasi yang sama.
- c) Menjaga buku catatan ruang mesin.

- d) Memantau jadwal pemeliharaan untuk mesin utama, mesin bantu, kompresor, pembersih, pompa dan peralatan lainnya.
- e) Membantu Chief Engineer dalam mempertahankan persediaan suku cadang.

3). *Second Engineer*

- a) Menjaga tambahan mesin, generator air tawar, mesin kerek, peralatan tambat, sekoci motor, darurat kompresor, pompa kebakaran darurat.
- b) Menganalisis air dan pengolahan kimia untuk pendingin mesin sistem air utama.
- c) Melakukan pemeliharaan preventif pemadam kebakaran dan peralatan keselamatan dalam ruang ruang mesin, dan menginformasikan Chief Engineer dari setiap kekurangan.
- d) Menjaga catatan diperbarui pemeliharaan preventif rencana yang berkaitan dengan kompresor, generator.
- e) Melakukan tugas-tugas lainnya yang diberikan oleh Chief Engineer.

4). *Third Engineer*

- a) Membantu Chief Engineer selama manouver kapal.
- b) Menjaga bahan bakar minyak dan pemurni minyak pelumas dan filter.
- c) Menjaga sistem bahan bakar transfer dan pabrik limbah.

- d) Menjaga peralatan lainnya atau mesin di ruang mesin seperti yang diperintahkan oleh Chief Engineer.
- e) Melakukan tugas-tugas lainnya yang diberikan oleh Chief Engineer.

5). *Oiler*

- a) Mencatat pemasukan atau pengeluaran bahan bakar dan minyak lumas.
- b) Melaporkan kepada Masinis Jaga apabila ada kelainan pada pesawat-pesawat indikator minyak.

4. *Standart of Training, Certification and Watch Keeping for Seafarers.*

Apabila didasarkan pada *International Convention on Standards of training, Certification and Watch Keeping for Seafarees, 2010 as Amended in Manila, Chapter VIII* tentang *Standards Regarding Watch Keeping atau Standar-Standar Yang Berkaitan Dengan Tugas Jaga* pada *Section A – VIII/I* yang membahas tentang *Fitness For Duty* atau *Kebugaran Untuk Menjalankan Tugas Jaga* yang isi antara lain :

- a. Semua orang yang ditunjuk untuk menjalankan tugas sebagai perwira yang melaksanakan suatu tugas jaga, atau sebagai bawahan yang diambil bagian dalam suatu tugas jaga yang mencakup keselamatan, pencegahan polusi, dan tugas keamanan harus diberi waktu istirahat paling sedikit 10 jam selama periode 24 jam.
- b. Jam-jam istirahat ini hanya boleh dibagi paling banyak menjadi 2 periode istirahat yang salah satunya paling sedikit tidak kurang dari 6

jam, interval antara periode istirahat berturut-turut tidak boleh lebih dari 14 jam.

- c. Persyaratan untuk periode istirahat yang disesuaikan di dalam paragraf 2 dan paragraf 3 diatas, tidak harus diikuti jika terjadi suatu situasi darurat atau situasi latihan, atau terjadi kondisi-kondisi operational yang mendesak. Latihan pemadaman kebakaran dan latihan sekoci, dan latihan yang ditentukan oleh hukum dan peraturan nasional dan oleh instrument internasional, harus dilakukan dengan cara meminimalkan gangguan pada waktu istirahat dan tidak menyebabkan kelelahan.
- d. Administrasi-administrasi harus memikirkan bahaya yang ditimbulkan oleh kelelahan para pelaut, terutama tugas-tugas yang melibatkan operasi kapal yang aman.
- e. Administrasi mewajibkan agar jadwal dapat dipasang di tempat yang bisa di akses. Jadwal harus dibuat dalam format umum. Dalam bahasa kerja atau bahasa kapal dan dalam bahasa inggris.
- f. Ketika pelaut sedang di panggil, seperti ruang mesin yang tidak dijaga, pelaut harus memiliki periode istirahat yang memadai jika periode istirahat normal terganggu oleh seruan untuk bekerja.
- g. Administrasi akan mensyaratkan agar catatan jam kerja harian pelaut dipelihara dalam format umum, dalam bahasa kerja atau bahasa kapal dan dalam bahasa inggris, untuk memungkinkan pemantauan dan verifikasi kepatuhan dengan pasal ini. Pelaut akan menerima salinan catatan yang berkaitan dengan mereka, yang akan disahkan oleh Master atau orang yang diotorisasi oleh Master dan oleh pelaut.

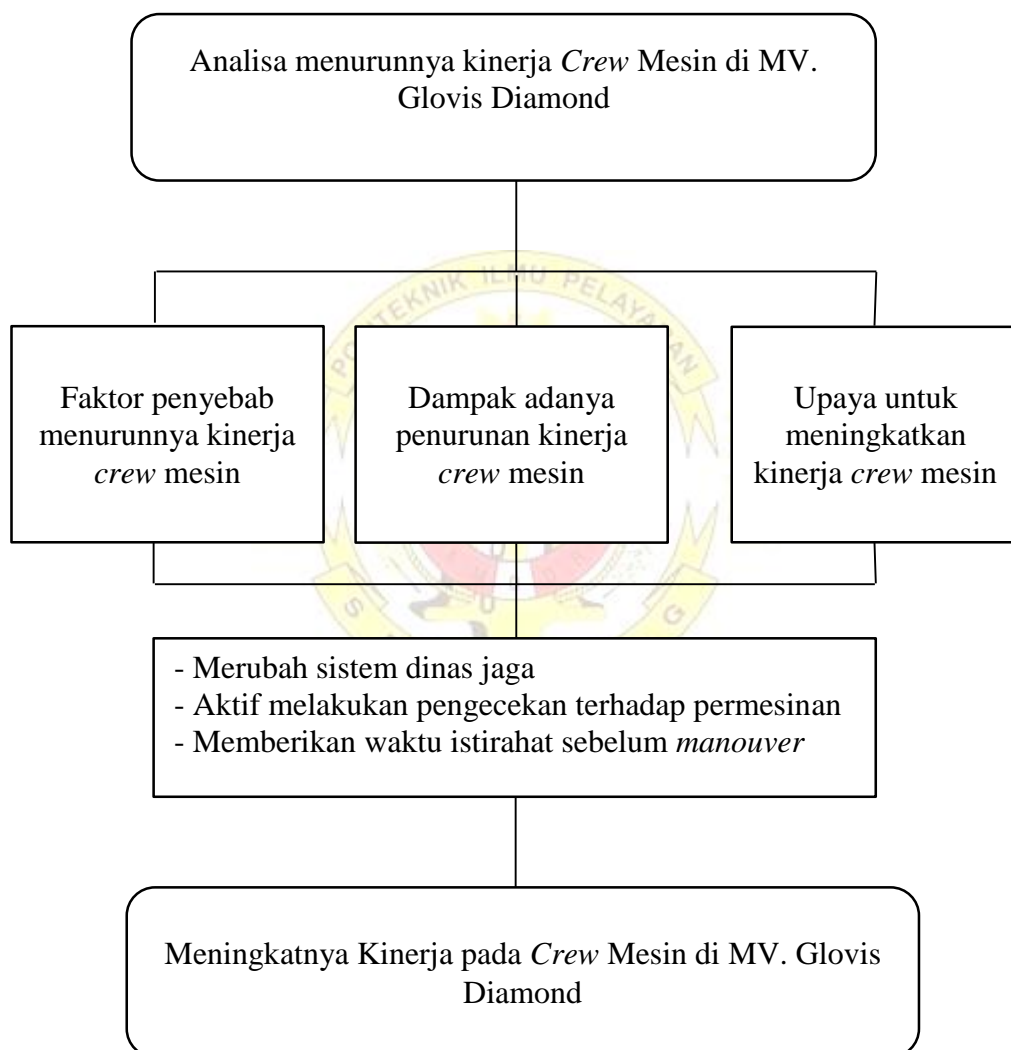
- h. Tidak ada bagian dalam bagian ini yang dianggap mengganggu hak master kapal. Untuk meminta pelaut untuk melakukan setiap jam kerja yang diperlukan untuk keselamatan langsung kapal, orang diatas kapal atau cargo, atau tujuan memberikan bantuan kepada kapal lain atau orang-orang yang kesulitan dilaut. Dengan demikian, Master dapat menggunakan jadwal jam istirahat dan membutuhkan pelaut untuk melakukan setiap jam kerja yang diperlukan sampai situasi normal telah dipulihkan. Master harus dapat memastikan bahwa setiap pelaut yang telah melakukan pekerjaan dalam periode istirahat yang memadai.

B. Kerangka Berpikir

Untuk dapat mempermudah pembahasan dan pemahaman dalam skripsi ini, maka penulis dapat menjabarkan penjelasan secara singkat dalam kerangka pemikiran yaitu mengenai latar belakang yang menjadi alasan dilakukannya penelitian serta pemilihan judul skripsi. Dari latar belakang tersebut penulis dapat mengetahui bagaimana menurunnya kinerja pada *crew* mesin di MV. Glovis Diamond.

Berdasarkan kerangka pikir yang penulis buat, dapat dijelaskan bahwa berawal dari topik penelitian yang akan dibahas yaitu masalah menurunnya kinerja *crew* mesin di MV. Glovis Diamond. Selanjutnya penulis melakukan identifikasi masalah sehingga ditemukan faktor-faktor penyebab menurunnya kinerja. Dari faktor penyebab tersebut penulis dapat menemukan dampak yang ditimbulkan dari faktor penyebab menurunnya kinerja *crew*. Untuk mencegah dan menanggulangi faktor penyebab menurunnya kinerja *crew* maka penulis melakukan pendekatan pada bagaimana mengganti dinas jaga *unmanned*

dengan dinas jaga konvensional diatas kapal. Dari pendekatan tersebut penulis dapat menemukan upaya yang selanjutnya akan dilakukan tindakan untuk mencegah faktor-faktor penyebab menurunnya kinerja *crew* sehingga kinerja *crew* mesin akan meningkat. Adapun kerangka pikir dapat digambarkan sebagai berikut :



Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan dari hasil penelitian yang telah dilakukan dilapangan dan dari hasil uraian permasalahan yang telah dihadapi mengenai menurunnya kinerja *crew* mesin di MV. Glovis Diamond, maka dapat diambil simpulan sebagai berikut:

1. Faktor penyebab menurunnya kinerja *crew* mesin MV. Glovis Diamond disebabkan oleh :
 - a. Kurang efektivitasnya penerapan *unmanned system*
 - b. Terjadi gangguan pada kinerja permesinan dimalam hari
 - c. Banyaknya *manouver*
2. Dampak yang diakibatkan dari menurunnya kinerja *crew* mesin yaitu:
 - a. Meningkatnya jam kerja *crew* mesin
 - b. Kurangnya jam istirahat.
 - c. Tertundanya pekerjaan.
3. Upaya untuk mengatasi menurunnya kinerja *crew* mesin di MV. Glovis Diamond adalah:
 - a. Merubah dinas jaga *unmanned system* dengan dinas jaga konvensional
 - b. Aktif melakukan pengecekan terhadap semua mesin yang beroperasi
 - c. Memberikan waktu istirahat sebelum melakukan *maneuver*.

B. SARAN

Mengingat pentingnya kinerja *crew* mesin terhadap hasil kerja yang maksimal untuk mendapatkan peningkatan kinerja *crew* mesin yang optimal, maka perlu diperhatikan stamina *crew* mesin pada saat bekerja. Oleh karena itu berdasarkan penelitian dan pembahasan masalah penyebab menurunnya kinerja *crew* mesin, penulis akan memberikan saran sebagai masukan kepada para pembaca agar tidak mengalami masalah yang sama seperti penulis alami. Adapun saran yang akan penulis berikan adalah :

1. Dengan merubah sistem dinas jaga *unmanned* menjadi sistem dinas jaga konvensional 4 jam.
2. Meningkatkan keaktifan para Masinis dalam melakukan *UMA checklist* dan sering dilakukan pengetesan terhadap sensor-sensor yang berada di tanki-tanki.
3. Menata ulang semua jadwal pekerjaan yang akan dikerjakan dengan mengelompokkan pekerjaan-pekerjaan kecil yang bisa dikerjakan secara individual dan mengelompokkan pekerjaan yang besar, yang harus dikerjakan secara bersama-sama. Agar semua pekerjaan dapat terselesaikan dan tidak ada pekerjaan yang terbengkalai.

DAFTAR PUSTAKA

Creswell, 2016, *Pendekatan Metode Kualitataif, Kuantitatif, dan Campuran*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta

Sugiyono, 2009, *Metode Penelitian Kuntitatif, Kualitatif dan R&D*, Bandung, Alfabeta.

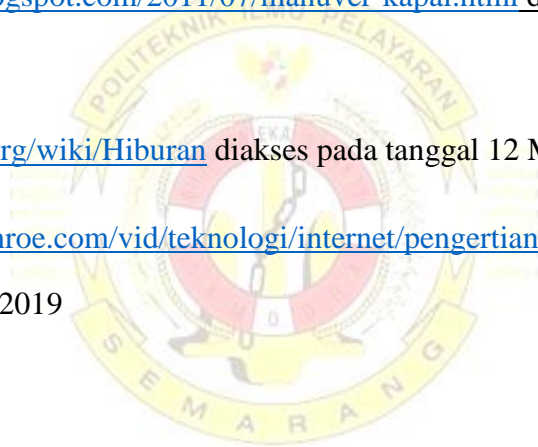
Standards of Training, Certification and Watchkeeping including 2010 Manila amendments : STCW Convention and STCW CODE 2011 edition.

Branch, 1995, "*Dictionary Of Shipping International Bussiness Trade Terms And Abbrevations*", London

<http://kapal-cargo.blogspot.com/2011/07/manuver-kapal.html> diakses pada tanggal 28 April 2019

<https://id.wikipedia.org/wiki/Hiburan> diakses pada tanggal 12 Mei 2019

<https://www.maxmanroe.com/vid/teknologi/internet/pengertian-internet.html> diakses pada tanggal 13 Mei 2019



Lampiran 1

Ship's Particulars

Ship's Name		GLOVIS DIAMOND			
Call Sign		D7RR			
IMO No.		9710660	MMSI No.		440913000
Official No.		JJR-171067			
Flag of Ship		REPUBLIC OF KOREA	Port of registry		JEJU
Ship's Owner		Hyundai Glovis Co., Ltd			
Address		301, Teheran-ro, Gangnam-gu, Seoul, Republic of Korea			
Operator		Hyundai Glovis Co., Ltd			
Address		301, Teheran-ro, Gangnam-gu, Seoul, Republic of Korea			
Ship Manager		G-Marine Service Co.,Ltd.			
Address		13th-15th Floor, Meritz Tower, 331, Jungang-daero, Dong-gu, Busan, R.O. Ko			
Ship Builder		Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co., Ltd			
Hull No.		YZJ2013-1075			
Date of keel laid		18-Aug-2015	Date of launched		10-Nov-2015
Date of Delivered		3-Mar-2016			
Classification		KR			
L.O.A.	229.00 m		Tonnage	Gross	Net
L.B.P.	225.30 m		International	43,956	27,692
Breadth (moulded)	32.26 m		Suez Canal	45,267.64	41,352.18
Depth	20.00 m		Panama Canal	PC/UMS	36,293.00
Lightship		13,342 m/t			
Loadline zone	Draft ext. (m)	Disp (m/t)	D.W.T (m/t)	Freeboard (m)	
Fresh	14.799	95,466	82,125	5.244	
Tropic	14.768	97,629	84,288	5.275	
Summer	14.467	95,463	82,121	5.576	
Winter	14.166	93,297	79,956	5.877	
TPC		72 m/t			
Main Engine		Hyundai - B&W 6S60ME- C8.2			
M.C.R	9,801 KW	13,456 HP	90.3 rpm		
N.C.R	7,448 KW	10,225 HP	82.4 rpm		
FO tanks capacity		2054 (m³)			
DO tank capacity		263.88 (m³)			
FO service tanks capacity		50.6 (m³)			
FO settling tanks capacity		63.2 (m³)			
Service Speed		14.3 kts			
H.F.O. Consumption	M/E per day	31.2 m/t (NCR)	G/E per day	2.4 m/t as each G/E	
F.O tanks full capacities	H.F.O.	2,348.9 m³	M.D.O	319.2 m³	
Number of holds		7 Holds Height from hold bottom to top of h/cover			23.25 m
		Dist fwd end of No.1 hatch coaming to aft end of No.7 :			170.28 m
		Dist fm bridge to bow: 199.05 m, and fm bridge to stern :			29.95 m
		Keel to top of antenna : 49.62 m			
Hatch size		No.1(15.48 x 13.30 m), No.2~7(15.48 x 15.0 m)			
Communication					
Inmarsat - C (Tlx.)	444001823	444001824	Internet phone: 7042879029		
Inmarsat - F (Tel.)	870773111181		Fax	870783112496	
(E-mail)	g_diamond@glovis.sea-one.com				

Master of M.V. Glovis Diamond

M/V GLOVIS DIAMOND

Lampiran 2

CREW LIST										Page No. 1 OF 1
<input type="checkbox"/> ARRIVAL <input type="checkbox"/> DEPARTURE										
1. Name of ship M/V. GLOVIS DIAMOND			2. Port of ARRIVAL / DEPARTURE SAMCHEONPO			3. Date of ARRIVAL / DEPARTURE 06th August 2018				
4. Nationality of ship REPUBLIC OF KOREA			5. PORT ARRIVED FROM / DESTINATION ADANG BAY			6. Nature No. of Passport / Seaman Book		7. Expiry Date of Passport / Seaman Book		
8. No.	9. Family name, given names	10. Rank & Sex	11. Nationality	12. Date and place of birth		13. Sign on Date and Place				
1	KIM HYONG-KUK	CAPT M	S. KOREA	14-Nov-64	BUSAN	SAMCHEONPO, S. KOREA/ 21.02.2018	M65055184 BS019-03934	2023-10-01 UNLIMITED		
2	RATNO	C/O M	INDONESIA	6-Mar-68	NGAWI	SAMCHEONPO, S. KOREA/ 28.05.2018	B6338053 F135028	2022-03-06 2021-05-09		
3	INDRA WICAKSONO	2/O M	INDONESIA	15-Aug-89	TEMANGGUNG	YOUNGHUNG, S. KOREA/ 16.12.2017	A7635007 E104011	2019-03-13 2019-08-08		
4	FITRAH AKBAR RAVSANJANI	3/O M	INDONESIA	4-Apr-92	ENREKANG	SAMCHEONPO, S. KOREA / 16.07.2018	B3983445 E080449	2021-04-28 2021-05-02		
5	LIM BYEONG CHEOL	C/E M	S. KOREA	12-Jun-63	GYEONGBUK	YOUNGHUNG, S. KOREA/ 03.02.2018	M49321030 BS025-00168	2021-06-09 UNLIMITED		
6	AGUNG SUSILO WIBOWO	1/E M	INDONESIA	21-Jul-88	KARANGANYAR	SAMCHEONPO, S. KOREA/ 28.05.2018	B5131231 E094337	2021-10-26 2019-07-21		
7	DIKI AGUS SETIAWAN	2/E M	INDONESIA	21-Aug-86	PONOROGO	YOUNGHUNG, S. KOREA/ 27.07.2018	A9041607 E093921	2019-09-12 2021-06-21		
8	ERIK IRAWAN	3/E M	INDONESIA	31-Jan-90	TASIKMALAYA	YOUNGHUNG, S. KOREA/ 11.04.2018	B4087551 E078861	2021-05-02 2019-05-11		
9	SYAIFUL BARI	BSN M	INDONESIA	23-Jun-64	BANGKALAN	SAMCHEONPO, S. KOREA/ 10.10.2017	B6353469 E111816	2022-03-13 2019-08-15		
10	ROPIK	Q/M (A) M	INDONESIA	25-Jan-70	BANGKALAN	YOUNGHUNG, S. KOREA/ 27.07.2018	B5633109 F128934	2021-12-05 2021-04-02		
11	SULAEMAN	Q/M (B) M	INDONESIA	12-Sep-75	PALOPO	YOUNGHUNG, S. KOREA/ 27.07.2018	B5591319 F133551	2022-01-10 2021-04-16		
12	ACHMAD YANI	Q/M (C) M	INDONESIA	23-Jan-78	BANGKALAN	SAMCHEONPO, S. KOREA/ 21.02.2018	B9190764 F108812	2023-02-08 2021-02-12		
13	KASTRO SIHOMBING	SLR (A) M	INDONESIA	9-Aug-75	TAPANULI UTARA	YOUNGHUNG, S. KOREA/ 27.07.2018	B7496285 F141030	2020-06-16 2021-05-28		
14	MARJUKI	SLR (B) M	INDONESIA	7-Mar-74	BANGKALAN	YOUNGHUNG, S. KOREA/ 16.12.2017	B4732034 E009640	2021-09-01 2020-09-21		
15	NUR ABBAS	NO.1 OLR M	INDONESIA	24-Jun-69	PALOPO	SAMCHEONPO, S. KOREA/ 21.02.2018	B7372939 F001986	2022-07-12 2020-06-14		
16	MOHAMAD HADI SUSANTO	OLR M	INDONESIA	26-Mar-70	PURBALINGGA	SAMCHEONPO, S. KOREA/ 21.02.2018	A8331890 E060537	2019-06-03 2019-02-15		
17	AKHMAD MIZAR	C/S M	INDONESIA	3-Apr-74	BANGKALAN	YOUNGHUNG, S. KOREA/ 27.07.2018	B6339540 E155597	2022-02-13 2020-02-27		
18	PADELI	COOK M	INDONESIA	13-Nov-66	WATAMPONE	SAMCHEONPO, S. KOREA/ 21.02.2018	B5771065 E147974	2021-12-30 2020-01-24		
19	BELA DWI HATMOKO	A/O	INDONESIA	23-Jun-97	KARANGANYAR	SAMCHEONPO, S. KOREA/ 14.08.2017	B7294340 F028584	2022-07-12 2020-06-13		
20	KUKUH MARTANA RINO	A/E	INDONESIA	22-Mar-97	BREBES	SAMCHEONPO, S. KOREA/ 14.08.2017	B7295185 F028608	2022-07-19 2020-07-04		
TOTAL 20 CREW INCLUDING MASTER										
14. Date and signature by master, authorized agent or office						Date : 06th August 2018 <div style="text-align: right;"> Signed : KIM HYONG-KUK MASTER OF "M/V. GLOVIS DIAMOND" </div>				

IMO FAL FORM 5/15

M/V GLOVIS DIAMOND

Lampiran 3

LEMBAR WAWANCARA

Wawancara yang saya lakukan terhadap narasumber , untuk memperoleh informasi maupun bahan masukan bagi skripsi yang saya buat sehingga diperoleh data-data yang mendukung terhadap penelitian yang saya lakukan . Adapun wawancara yang saya lakukan terhadap narasumber adalah sebagai berikut :

Wawancara 1

Narasumber : Agung Susilo Wibowo

Jabatan : Masinis I

Tanggal : 16 Juli 2018

Cadet : “ Selamat malam bass, mohon izin meminta waktunya bas”

Masinis I : “ Selamat malam det, ada apa det?”

Cadet : “ Saya ingin mewawancarai Bass Agung mengenai pengaruh menurunnya kinerja *crew* mesin terhadap diberlakukannya *unmanned system* di kapal ini”

Cadet : “Faktor apa sajakah yang penyebab turunnya kinerja pada crew?”

Masinis I : “Faktor yang penyebab turunnya kinerja pada crew adalah tidak efektivnya penerapan *unmanned system* terhadap kapal dengan perjalanan pendek, alarm pada malam hari dan kurangnya hiburan pada *crew*”.

Cadet : “Apa yang menyebabkan *unmanned system* tidak efektif di gunakan pada kapal perjalanan pendek?”

Masinis I : “*Unmanned system* tidak efektif digunakan pada kapal perjalanan pendek karena kapal yang melakukan perjalanan pendek akan mengalami banyak *manouver* pada setiap 3 hari”.

Cadet : “Apa yang menyebabkan alarm pada malam hari?”

Masinis I : “Ada beberapa faktor yang mempengaruhi terjadinya alarm, pertama kurang teliti dan kurang melakukan pengecekan pada saat melakukan *round check* untuk mengisi *UMA checklist*, dan faktor adanya kerusakan atau ketidak layakan pada sensor-sensor yang ada tanki-tanki.”

Cadet : “Apa yang menyebabkan kurangnya hiburan pada crew?”

Masinis I : “Kurangnya hiburan pada *crew* memiliki beberapa faktor, yaitu tidak diizinkan pihak keluarga untuk berkunjung ke kapal, tidak diadakannya acara *barbeque party*, dan tidak adanya sarana internet di atas kapal”.

Cadet : “Apa yang menyebabkan pihak keluarga tidak diizinkan berkunjung di atas kapal ?”

Masinis I : “Dilarangnya pihak keluarga berkunjung di atas kapal merupakan kebijakan dari Hyundai Glovis”.

Cadet : “ Apa yang menyebabkan tidak adanya acara *barbeque party* ?”

Masinis I : “Tidak diadakan *barbeque party* di atas kapal disebabkan karena banyaknya *manouver* yang terjadi dan kurangnya jam istirahat yang mengharuskan pimpinan menggunakan waktu luang untuk mengganti jam istirahat yang digunakan untuk *manouver* dan menyelesaikan pekerjaan yang harus selesai pada saat itu juga ”.

Cadet : “ Apa pengaruh tidak adanya internet diatas kapali?”

Masinis I : “Pengaruh tidak adanya internet di atas kapal menyebabkan kejenuhan pada *crew* dimana akan berdampak pada psikis mereka. Karena pada zaman sekarang komunikasi di bidang internet merupakan kebutuhan pokok, disisi lain lamanya tidak bertemu dengan keluarga juga sangat berpengaruh terhadap kinerja *crew*. Seharusnya internet di atas kapal dapat meringankan beban rindu yang di alami *crew*, pada kenyataanya rindu itu semakin besar”.

Cadet : “Apakah dampak yang terjadi bila pihak keluarga dilarang berkunjung ke kapal?”

Masinis I : “Dampak yang terjadi pada *crew* adalah menurunnya kinerja pada *crew*. Dikarenakan yang menjadi hiburan yang diharapkan diatas kapal merupakan dapat bertemu keluarga, namun pada kenyataannya hal tersebut tidak didapati oleh *crew*”.

Cadet : “Mengapa *barbeque party* berpengaruh terhadap kinerja *crew*?”

Masinis I : “Karena *barbeque party* merupakan kegiatan sosial dan dapat mempererat tali persaudaraan di antara *crew*. Hal ini sangat berpengaruh terhadap kinerja pada *crew*. Hubungan yang harmonis diantara *crew* akan menghasilkan kerja yang maksimal”.

Cadet : “Apa yang dilakukan untuk mengatasi turunnya kinerja pada *crew*?”

Masinis I : “Yang dilakukan untuk mengatasi turunnya kinerja pada *crew* adalah dengan sering diadakannya acara-acara hiburan untuk mengurangi ketegangan dan kejenuhan yang terjadi di dunia kerja”

Cadet : “terima kasih atas waktunya bas”

Masinis I : “ sama-sama det”



Wawancara 2

Wawancara dengan Masinis II yang ada di kapal lain, yang dulu pernah bekerja sebagai Masinis II di kapal MV. Glovis Diamond.

Narasumber : Concorde Sumedi

Jabatan : Masinis II

Tanggal : 25 Juli 2018

Cadet : "selamat siang bass"

Masinis II : " Selamat siang det, ada apa det?"

Cadet : " saya ingin menanyakan bagaimana *unmanned system* di kapal anda berjalan?"

Masinis II : " *Unmanned system* di kapal yang sekarang saya bekerja berbeda dengan kapal MV. Glovis Diamond, berbedanya pada malam hari di saat *officer duty* pergantian jaga dengan *officer duty* yang baru, *officer duty* yang selesai jaga diwajibkan ke kamar mesin bersama AB jaga untuk melakukan pengecekan terhadap kondisi di kamar mesin, apabila terdapat kebocoran maka segera hubungi Masinis jaga."

Cadet : "terima kasih untuk jawabannya bass, ini sangat bermanfaat bagi saya."

Masinis II : "sama-sama det."

Wawancara 3

Wawancara dengan *crew* mesin yang merasakan pengaruh kurangnya hiburan di kapal.

Narasumber : Muhammad Hadi Susanto

Jabatan : Oiler

Tanggal : 01 Agustus 2018

Cadet : “Selamat malam pak hadi, maaf mengganggu waktu jam istirahat bapak, saya ingin menanyakan kurangnya hiburan di atas kapal, bagaimana pengaruhnya menurut bapak?”

Oiler : “ pengaruh kurangnya hiburan di atas kapal sangat berpengaruh terhadap saya dan *crew* mesin yang lain.”

Cadet :”pengaruh atau dampak apa yang bapak rasakan?”

Oiler :” pertama yang dapat kita lihat pada sesama *crew* mesin yaitu kelelahan fisik yang sangat dominan, karena kurangnya jam istirahat yang dialami oleh *crew* mesin sangat bisa kita lihat dan saya sendiri yang merasakan hal tersebut. Kedua kelelahan pada psikis dari diri saya sendiri, kurangnya faktor hiburan yang ada di atas kapal yang menyebabkan psikis saya lelah. Dan yang terakhir yaitu tertundanya pekerjaan, karena banyak terjadinya *manouver* yang terjadi di kapal ini yang mengharuskan waktu untuk bekerja diganti dengan *standby engine*.”

Cadet :”dari sekian banyak pengaruh yang di alami oleh bapak hadi, apakah *crew* mesin lainnya juga merasakan hal tersebut?”

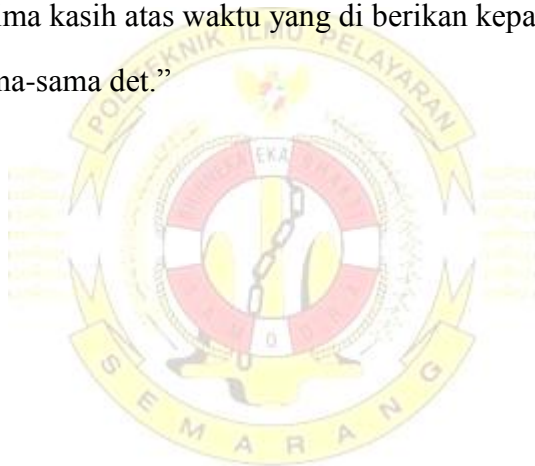
Oiler :“saya sering mendengar berbagai cerita keluhan dari sesama *crew* yang bercerita tentang kurangnya hiburan di kapal ini, pendapat dari sesama *crew* sama dengan apa yang saya rasakan.”

Cadet :“apakah bapak setuju dengan pendapat saya bahwa kurangnya hiburan ini mempengaruhi menurunnya kinerja pada *crew* mesin?”

Oiler :“menurut pendapat saya, ha; ini sangat berpengaruh terhadap turunnya kinerja dari *crew* mesin.”

Cadet :“terima kasih atas waktu yang di berikan kepada saya bapak.”

Oiler :“sama-sama det.”



Wawancara 4

Wawancara dengan *crew* mesin yang merasakan pengaruh diterapkannya *Unmannned system* di kapal dengan perjalanan pendek.

Narasumber : Nur Abbas

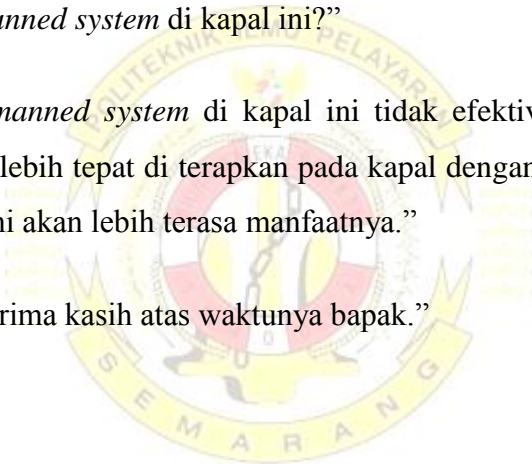
Jabatan : No.1 Oiler

Tanggal : 05 Agustus 2018

Cadet :“Selamat malam bapak, maaf mengganggu waktu istirahat bapak. Disini saya ingin menanyakan bagaimana efektivitas penerapan *unmanned system* di kapal ini?”

No. 1 Oiler :“*unmanned system* di kapal ini tidak efektif, menurut pendapat saya lebih tepat di terapkan pada kapal dengan perjalanan panjang, hal ini akan lebih terasa manfaatnya.”

Cadet :“ Terima kasih atas waktunya bapak.”



Lampiran 4

Loading and Discharged MV. Glovis Diamond

<i>Loading</i>	<i>Tanggal</i>	<i>Discharged</i>	<i>Tanggal</i>
Vanino	02-01-2016	Samcheonpo	06-01-2016
Vanino	10-01-216	Yeounghung	14-01-2016
Vosthocny	18-01-2016	Yeounghung	23-01-2016
Vanino	27-01-2016	Samcheonpo	01-02-2016
Vosthocny	06-02-2016	Samcheonpo	11-02-2016
Vanino	15-02-2016	Yeounghung	19-02-2016
Vanino	23-02-2016	Samcheonpo	27-02-2016

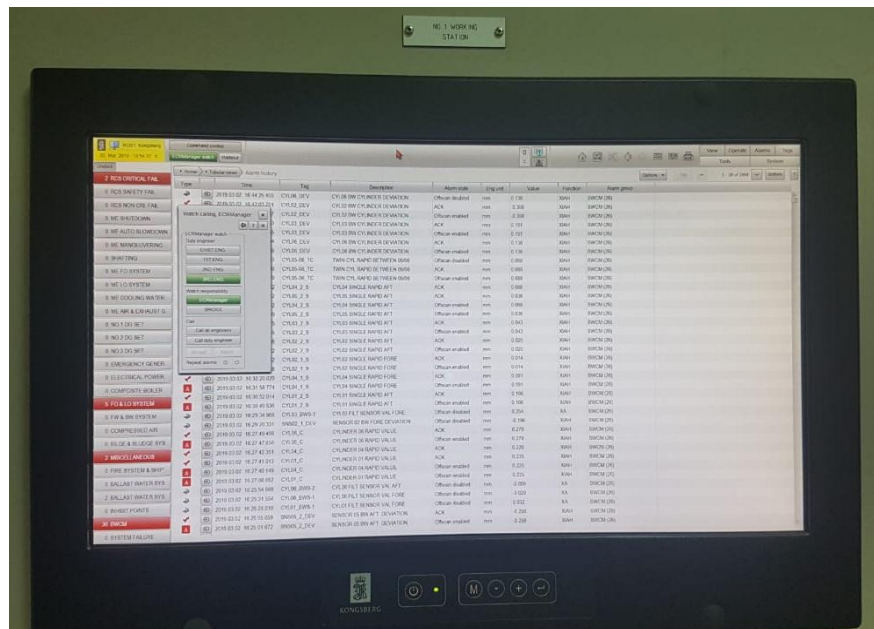
Lampiran 5

GLOVIS DIAMOND U.M.A CHECK LIST

DESCRIPTION	LIMIT	ACTUAL RECORD											
		DR 01	DR 10	DR 11	DR 12	DR 13	DR 14	DR 15	DR 16	DR 17	DR 18	DR 19	DR 20
BOILER F.O PUMP													
RUN NO.		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
DISCH. PRESS (kg/cm ²)	4.0-10.0	6.4	6.8	6.6	6.5	6.6	6.6	6.6	6.6	6.6	6.6	6.6	6.6
VISUAL CHECK	GOOD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
RUN No. / RPM	No. / 900	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
CURRENT / POWER	AMP / KW	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
EXH. GAS TEMP. HIGH / LOW	300-400°C	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
LEAK	N/A	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
L.C.F. W TEMP. OUT	60-75°C	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71
L.O SUMP TK	1/2-2/3	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2
SCAV AIR TEMP	40-50°C	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
SCAV AIR PRESS	0.5-1.8	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1
GOVERNOR L.O LEVEL	+3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2
AIR CLR. C.F. W TEMP. IN/OUT	25-40°C	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26
L.O PRESS. T/C / MAIN L.O	1-1.5/3-4.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
L.O CLR IN / OUT TEMP.		60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
RRS L.O TEMP	45-70°C	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
L.O INLET TEMP	45-70°C	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54
T/C EXH. GAS TEMP. OUT	+430	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
F.O INLET PRESS	4.0-9.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5
F.O INLET TEMP	115-140°C (1.8-2.1)	115	115	115	115	115	115	115	115	115	115	115	115
RUN No. / RPM	No. / 900	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
CURRENT / POWER	AMP / KW	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
EXH. GAS TEMP. HIGH / LOW	300-400°C	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
LEAK	N/A	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
L.C.F. W TEMP. OUT	60-75°C	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71
L.O SUMP TK	1/2-2/3	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2
SCAV AIR TEMP	40-50°C	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
SCAV AIR PRESS	0.5-1.8	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1
GOVERNOR L.O LEVEL	+3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2
AIR CLR. C.F. W TEMP. IN/OUT	25-40°C	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26
L.O PRESS. T/C / MAIN L.O	1-1.5/3-4.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
L.O CLR IN / OUT TEMP.		60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
RRS L.O TEMP	45-70°C	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
L.O INLET TEMP	45-70°C	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54
T/C EXH. GAS TEMP. OUT	+430	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400

ISSUED: 2008.09.11

Lampiran 6



Lampiran 7



Lampiran 08

[illegible]

Lampiran 09

Record of hours of work (근로시간 기록부)

Name of ship : GLOVIS DIAMOND

IMO Number : 9710660

Flag of ship : R.O.KOREA

☒ LIBERIA ☐ OCINE

Seafarer(Full Name) : SEPTYA PRATIKNO

Position/Rank : 2/E

Month / Year : 7 / 2016

Watchkeeper : Yes No

Periods of work are shaded																								Hours of rest in 24-hour	Comments	To Be Completed by Officer in Charge / Master		Over Time					
Date	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			24	Hours of rest in any 24-hour period	Hours of rest in any 7-day period	Date	Day of week	Total working	Normal working	Hours Not Repaid
01																									19.0		16.0	114.5	01	Sun	5.0	0	0.0
02																									16.0		16.0	114.5	02	Mon	8.0	8	0.0
03																									16.0		14.0	114.5	03	Tue	8.0	8	0.0
04																									11.0	S/B ENG. DEP. KRYHG	14.0	114.5	04	Wed	10.0	8	0.0
05																									13.0	S/B ENG. ANCH. KRSCW	16.0	114.5	05	Thu	6.5	8	0.0
06																									11.0	S/B ENG. BERTH	16.0	114.5	06	Fri	8.0	8	0.0
07																									16.0	SANITARY INSP.	16.0	114.5	07	Sat	8.0	0	0.0
08																									16.0	S/B ENG. DEP. KRSCW	16.0	117.5	08	Sun	2.0	0	0.0
09																									16.0	M/E MANEUVERING	16.0	117.5	09	Mon	8.0	8	0.0
10																									11.0	S/B ENG. ANC. VNN	16.0	117.5	10	Tue	8.0	8	0.0
11																									19.0	EDUCATION AND	16.0	119.0	11	Wed	5.0	8	0.0
12																									11.0	S/B ENG. BERTH	16.0	116.0	12	Thu	8.0	8	0.0
13																									16.0		16.0	116.0	13	Fri	8.0	8	0.0
14																									15.0	S/B ENG. DEP. VNN	14.5	116.0	14	Sat	3.0	0	0.0
15																									12.0	S/B ENG. BERTH	15.5	113.0	15	Sun	8.5	0	0.0
16																									16.0		16.0	113.0	16	Mon	8.0	8	0.0
17																									15.5	S/B ENG. ANC. KRSCW	13.5	113.0	17	Tue	8.5	8	0.0
18																									16.0		16.0	113.0	18	Wed	8.0	8	0.0
19																									10.0	S/B ENG. BERTH	16.0	113.0	19	Thu	8.0	8	0.0
20																									16.0		16.0	113.0	20	Fri	8.0	8	0.0
21																									18.0	S/B ENG. DEP. KRSCW	18.0	113.0	21	Sat	6.0	0	0.0
22																									21.0	RETARDED 1 HOUR	15.0	118.5	22	Sun	4.0	0	0.0
23																									16.0		16.0	118.0	23	Mon	8.0	8	0.0
24																									11.0	S/B ENG. ANC. VTICN	15.5	118.0	24	Tue	8.0	8	0.0
25																									11.0	S/B ENG. ARRIVAL	15.5	118.0	25	Wed	8.5	8	0.0
26																									11.0	S/B ENG. BERTH	16.0	118.0	26	Thu	8.0	8	0.0
27																									19.0	SANITARY INSP.	16.5	118.0	27	Fri	5.0	8	0.0
28																									11.0	S/B ENG. DEP. IDADB	16.5	118.0	28	Sat	7.5	0	0.0
29																									19.0	MONTHLY DRILL	16.0	118.0	29	Sun	5.0	0	0.0
30																									10.0	S/B ENG. DEP. VTICN	16.0	118.0	30	Mon	8.0	8	0.0
31																									16.0		16.0	118.0	31	Tue	8.0	8	0.0
Hours	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24					Total	220.5	176.0	0	

I agree that this record an accurate reflection of the hours of work or rest the seafarer concerned.
(나는 상기에 기록된 작업시간 및 휴식시간에 대하여 이상없음을 동의합니다.)

Name of master (선장 성명) : KIM HYONG - KIM

Signature of master (선장 서명) :

Signature of seafarer (승무원 서명) :

Paq

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Kukuh Martana Rino
Tempat, Tanggal lahir : Brebes, 22 Maret 1997
Agama : Islam
Alama : Jln. Nurul Huda No.46 Desa Karang Sembung
RT.01/RW 04, Kecamatan Songgom, Kabupaten
Brebes. Jawa Tengah.



Nama Orang tua

Ayah : Edy Maryono

Pekerjaan : Wiraswasta

Ibu : Nuripah

Pekerjaan : Pns

Riwayat Pendidikan

Tahun 2003-2009 : SD N 01 Karang Sembung

Tahun 2009-2012 : SMP Negeri 02 Songgom

Tahun 2012-2015 : SMA Negeri 01 Jatibarang

Tahun 2014-sekarang : PIP Semarang

Tahun 2016-2017 : Praktek laut di MV. Glovis Diamond
PT. Korin Global Mandiri

